

Convenzione Unica – ai sensi dell’articolo 2, co. 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e ss.mm.ii. – per l’affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico del Gaggiolo e delle opere connesse, sottoscritta in data 1 agosto 2007

*** * ***

ATTO AGGIUNTIVO N. 2

TRA

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.p.A.

E

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA S.P.A.

Milano, 20 dicembre 2018 (*)

() Il presente atto aggiuntivo - sottoscritto in data 29 settembre 2016 - è sottoscritto nuovamente (e in formato digitale) in data 20 dicembre 2018 da CAL e dall’attuale legale rappresentante di APL, regolarizzato nella forma come richiesto dalla Corte dei Conti, al fine di consentire al MIT di ripresentare l’atto aggiuntivo, unitamente al decreto interministeriale n. 7/2018 di approvazione dello stesso, alla medesima Corte dei Conti per concludere il procedimento di registrazione.*

ATTO AGGIUNTIVO N. 2

alla “*Convenzione Unica - ai sensi dell’articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i. – per l’affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico del Gaggiolo e delle opere connesse*”, sottoscritta in data 1° agosto 2007.

TRA

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A., con sede legale in Milano, via Pola n. 12/14,

E

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA S.P.A., con sede legale in Assago (MI), via del Bosco Rinnovato 4/A, Palazzo U9.

REPUBBLICA ITALIANA

L’anno 2018, il giorno 20 del mese di dicembre, in Milano, via Pola n. 12/14

SONO PRESENTI

DA UN PARTE

Gianantonio Arnoldi, nella sua qualità di Amministratore Delegato di Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., con sede legale in Milano, via Pola n. 12/14, iscritta nel Registro delle Imprese di Milano, R.E.A. 1837186, C.F. e P. I.V.A. 05645680967, munito degli occorrenti poteri in forza di delibera del Consiglio di Amministrazione del 21 settembre 2016;

E, DALL'ALTRA

Andrea Mentasti, in qualità di Presidente di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., con sede legale in Assago (MI), via del Bosco Rinnovato 4/A, Palazzo U9, iscritta al Registro delle Imprese di Milano, R.E.A. 1232570, C.F. e P. I.V.A. 08558150150, munito degli occorrenti poteri in forza di delibere del Consiglio di Amministrazione del 2 agosto 2018 e del 18 dicembre 2018.

Le Parti, come sopra costituite, convengono e stipulano quanto segue.

PREMESSO CHE:

- (A) in data 1° agosto 2007 è stata sottoscritta tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (“**CAL**” e/o “**Concedente**”) e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (“**APL**” e/o “**Concessionario**”) la “*Convenzione Unica – ai sensi dell’articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i. – per l’affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il valico del Gaggiolo e delle opere connesse*” (“**Convenzione Unica**” e/o “**Convenzione**”);
- (B) il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (“**C.I.P.E.**”), con Delibera del 6 novembre 2009, n. 97, ha approvato il Progetto Definitivo dell’Autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico del Gaggiolo e delle opere connesse (“**Autostrada Pedemontana**” e/o “**Collegamento Autostradale**” e/o “**Opera**”) e ha disposto, tra l’altro, che CAL e APL stipulassero apposito Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica, da approvare nelle forme di rito, per adottare il nuovo Piano Economico Finanziario (“**P.E.F.**”) e la relazione esplicativa del P.E.F. allegati al Progetto Definitivo approvato dal medesimo C.I.P.E.;
- (C) in data 6 maggio 2010, CAL e APL - in attuazione di quanto disposto dalla Delibera C.I.P.E. n. 97/2009 di cui alla precedente Premessa (B) - hanno sottoscritto l’*“Atto Aggiuntivo n. 1 alla ‘Convenzione Unica - ai sensi dell’articolo 2, comma 82, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con Legge 24 novembre 2006, n. 286 e s.m.i. – per l’affidamento della progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico del Gaggiolo e delle opere connesse, sottoscritta in data 1 agosto 2007”* (“**Atto Aggiuntivo n. 1**”), ai fini dell’adozione del P.E.F. e della relazione esplicativa del P.E.F., nonché dell’individuazione dei requisiti di solidità patrimoniale;
- (D) nelle more dell’adozione del Decreto Interministeriale di approvazione dell’Atto Aggiuntivo n. 1, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (“**M.I.T.**”) ha richiesto a CAL di recepire in apposito Atto Integrativo dell’Atto Aggiuntivo n. 1 alcune indicazioni rese dal Ministero dell’Economia e delle Finanze; in attuazione di tale richiesta le Parti hanno stipulato, in data 2 marzo 2011, apposito Atto Integrativo dell’Atto Aggiuntivo n. 1 (“**Atto Integrativo**”);
- (E) l’Atto Aggiuntivo n. 1, come integrato dall’Atto Integrativo, è stato approvato con Decreto Interministeriale del 24 marzo 2011, n. 110, registrato dalla Corte dei Conti in data 24 giugno 2011, reg. n. 10, foglio n. 317;
- (F) la Concessionaria ha attivato la procedura di revisione della concessione presentando una proposta di riequilibrio del P.E.F., in ragione dell’esistenza di un “*evento straordinario*”, ai sensi della Delibera C.I.P.E. n. 39/2007 e dell’art.12 della Convenzione Unica, costituito dall’attuale eccezionale crisi economico-finanziaria nazionale ed internazionale che ha, peraltro, comportato l’incremento del costo dei finanziamenti bancari, la variazione della definizione dei parametri di bancabilità dei progetti e la riduzione delle previsioni di traffico, creando una

difficoltà per il Concessionario nel reperire le risorse finanziarie necessarie per la realizzazione del Collegamento Autostradale;

- (G) nelle more del perfezionamento del procedimento di revisione e di definizione del piano economico finanziario di riequilibrio, il Concedente ha richiesto al M.I.T., previa acquisizione di specifico parere da parte dell’Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture, l’autorizzazione a procedere alla differente modulazione della percentuale di erogazione del contributo pubblico da corrispondere al Concessionario, comunque nella misura massima dell’80% degli oneri sostenuti dal Concessionario e ritenuti ammissibili dal Concedente, nei limiti di cui al Piano delle erogazioni vigente approvato e nel rispetto della procedura di erogazione prevista nel Contratto di Mutuo del 27 giugno 2011;
- (H) l’Autostrada Pedemontana rientra tra le opere cui si applicano le misure di defiscalizzazione previste all’art. 18 della Legge 183/2011 e ss.mm.ii. e nella Delibera C.I.P.E. 18 febbraio 2013, n. 1 (registrata dalla Corte dei Conti in data 9 agosto 2013, reg. 7, foglio 172, e pubblicata in G.U.R.I. 3 settembre 2013, Serie Generale n. 206) (*“Direttiva in materia di attuazione delle misure di compensazione fiscale previste dall’articolo 18 della legge n. 183/2011”*);
- (I) dando seguito a quanto previsto alle precedenti Premesse (F), (G) e (H), le Parti hanno condiviso:
- (i) un nuovo Cronoprogramma dell’Opera per Lotti Funzionali (**“Cronoprogramma per Lotti Funzionali”**);
 - (ii) un quadro economico aggiornato del progetto (**“Quadro Economico Aggiornato”**);
 - (iii) un Piano Economico-Finanziario aggiornato e relativa Relazione Esplicativa;
- (J) al contempo, il Concedente ha redatto e successivamente fatto oggetto di concordamento tra le Parti, ai sensi dell’art. 26.2 della Convenzione Unica, il **“Disciplinare per l’applicazione delle sanzioni e penali” (Allegato A)**;
- (K) le Parti hanno condiviso di esplicitare alcuni passaggi del testo della Convenzione Unica inerenti, in particolare, alla disciplina delle penali di cui all’art. 27 della Convenzione - in ragione del nuovo Cronoprogramma per Lotti Funzionali di cui alla Premessa (I), n. (i) - all’esercizio delle facoltà del Concessionario ai sensi dell’art. 29.1, lett. (C) della Convenzione, alla disciplina dell’indennizzo conseguente all’estinzione anticipata del rapporto concessorio e al diritto degli Enti Finanziatori di designare una società subentrante in caso di risoluzione della concessione per motivi attribuibili al Concessionario, nonché di aggiornare il testo convenzionale in ragione dei contenuti del Piano Economico-Finanziario e relativa Relazione Esplicativa di cui alla Premessa (I), n. (iii);
- (L) le Parti hanno altresì condiviso di adeguare, ai sensi dell’art. 36.1 della Convenzione Unica, l’obbligo del Concessionario di prestare le garanzie, di cui

all'art. 6 della medesima Convenzione, al D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. e alle norme vigenti in materia e di tenere conto, ai fini dell'adempimento di tale obbligo, dell'articolazione dell'esecuzione dell'Opera per Lotti Funzionali in ragione del nuovo Cronoprogramma per Lotti Funzionali di cui alla Premessa (I), n. (i);

PREMESSO ALTRESÌ CHE:

- (M)** con note in data 8 novembre 2013 (prot. CAL-081113-00003) e 7 maggio 2014 (prot. CAL-070514-00001), CAL ha trasmesso al M.I.T., anche ai sensi dell'art. 18 della Legge 183/2011 e ss.mm.ii. e della Delibera C.I.P.E. 18 febbraio 2013, n. 1, i documenti di cui alla Premessa (I) unitamente allo Schema di Atto Aggiuntivo n. 2;
- (N)** i documenti di cui alla Premessa (I) unitamente allo Schema di Atto Aggiuntivo n. 2 sono stati valutati favorevolmente dal M.I.T. nell'ambito dell'istruttoria di competenza;
- (O)** con Delibera n. 24 del 1° agosto 2014 (**Allegato B**), previo parere del N.A.R.S., il C.I.P.E., su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze:
 - (i) ha preso atto dell'istruttoria svolta dal M.I.T., del Cronoprogramma per Lotti Funzionali (**Allegato C**) e del Quadro Economico Aggiornato (**Allegato D**);
 - (ii) ha rilevato che, conformemente ai contenuti del P.E.F. vigente, il P.E.F. riequilibrato prevede contributi pubblici in conto investimenti per 1.245 milioni di euro, il cui termine di erogazione è previsto entro il 31 dicembre 2015, in linea con il Piano delle erogazioni vigente approvato dai Ministeri competenti;
 - (iii) ha determinato il contributo pubblico a fondo perduto necessario per il riequilibrio del P.E.F. nell'importo di 393 milioni di euro;
 - (iv) ha fissato l'ammontare massimo delle Misure agevolative, da riconoscere ai sensi dell'art. 18 della citata Legge 183/2011 ("**Misure**"), a compensazione della quota di contribuzione pubblica mancante come determinata al precedente punto (iii), in 800 milioni di euro in valore assoluto, una tantum e per l'intera durata della Concessione;
 - (v) ha espresso parere favorevole sullo schema di Atto Aggiuntivo n. 2, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni riportate nella medesima Delibera;
 - (vi) ha approvato il Piano Economico-Finanziario Regolatorio base (P.F.R. base), il Piano Economico-Finanziario Regolatorio defiscalizzato (P.F.R. Defiscalizzato) e il Piano Economico-Finanziario defiscalizzato e relativa Relazione Esplicativa (**Allegato E**);

- (P) in attuazione delle disposizioni della Delibera C.I.P.E. di cui alla Premessa (O) (*sub* Allegato B), si rende, quindi, necessario procedere alla sottoscrizione del presente Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica (“**Atto Aggiuntivo n. 2**”), ai fini dell’adozione del Piano Economico Finanziario defiscalizzato e della relativa Relazione Esplicativa (*sub* Allegato E), del Cronoprogramma per Lotti Funzionali (*sub* Allegato C) e del Quadro Economico Aggiornato (*sub* Allegato D), nonché al fine di concordare il Disciplinare per l’applicazione delle sanzioni e penali (*sub* Allegato A).

TUTTO CIÒ PREMESSO

tra CAL e APL come sopra costituite e rappresentate, si conviene e si stipula quanto segue.

1 PREMESSE E ALLEGATI

- 1.1 Le Premesse e i seguenti Allegati formano parte integrante del presente Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica e costituiscono anch’essi patto:
- A. Disciplinare per l’applicazione delle sanzioni e penali;
 - B. Delibera C.I.P.E. n. 24/2014;
 - C. Cronoprogramma per Lotti Funzionali;
 - D. Quadro Economico Aggiornato;
 - E. Piano Economico Finanziario defiscalizzato e relativa Relazione Esplicativa;
 - F. Piano Economico Finanziario regolatorio base e Piano Economico Finanziario regolatorio defiscalizzato;
 - G. Requisiti di solidità patrimoniali;
 - H. Parametri X, K e calcolo del TFE.
- 1.2 Ai fini del presente Atto Aggiuntivo n. 2 per Lotto Funzionale si intende una delle cinque tratte che costituisce l’asse autostradale principale (A, B1, B2, C, D), nonché i primi lotti delle Tangenziali di Como e di Varese (CO1, VA1), ciascuna tratta/lotto comprensiva delle relative opere connesse e di compensazione (progetti locali, misure compensative). Inoltre costituiscono Lotto Funzionale l’opera di compensazione cd. Greenway e le opere connesse TRVA13 e TRVA14.

2 OGGETTO

- 2.1 Con il presente Atto Aggiuntivo n. 2 le Parti:

- (i) concordano il Disciplinare per l'applicazione delle sanzioni e penali *sub* Allegato A;
- (ii) convengono di adottare il Cronoprogramma per Lotti Funzionali *sub* Allegato C;
- (iii) convengono di adottare il Quadro Economico Aggiornato *sub* Allegato D;
- (iv) convengono di adottare il Piano Economico Finanziario defiscalizzato e la relativa Relazione Esplicativa *sub* Allegato E;
- (v) convengono di adottare il Piano Economico Finanziario regolatorio base e il Piano Economico Finanziario regolatorio defiscalizzato *sub* allegato F;
- (vi) convengono di adottare i requisiti di solidità patrimoniali *sub* Allegato G;
- (vii) convengono di adottare i parametri X e K e le modalità di calcolo del TFE *sub* Allegato H;
- (viii) convengono di modificare la Convenzione Unica con i contenuti di cui al successivo articolo 5.

3 CRONOPROGRAMMA E PENALITÀ

- 3.1 Il Cronoprogramma per Lotti Funzionali (*sub* allegato C) sostituisce il cronoprogramma da ultimo approvato con Delibera C.I.P.E. n. 97/2009, di cui all'allegato B all'Atto Aggiuntivo n.1, e tiene conto dei tempi di approvazione del presente Atto di cui al successivo § 6.3.

Il Piano Economico-Finanziario allegato al presente Atto Aggiuntivo prevede la stipula di un primo Contratto di Finanziamento ("**Senior n.1**"), relativo al finanziamento dei Lotti B2 e C, entro 12 mesi dalla data di efficacia del presente Atto, e di un secondo Contratto di Finanziamento ("**Senior n.2**"), relativo al finanziamento del Lotto D ed eventualmente comprensivo del rifinanziamento del Senior n.1, entro 12 mesi dalla data di ultimazione dei lavori relativi ai Lotti B2 e C o comunque entro la data del 31 dicembre 2019.

- 3.2 Le Parti condividono che i lavori inerenti ai Lotti B2, C e D di cui al Cronoprogramma per Lotti Funzionali (*sub* Allegato C) dovranno essere avviati entro 60 (sessanta) giorni successivi alla stipula dei relativi Contratti di Finanziamento di cui al precedente comma 1, fatto salvo quanto previsto ai seguenti § 4.3 e 4.4. Le Parti condividono che i termini di esecuzione individuati nel Cronoprogramma per Lotti Funzionali sono vincolanti anche ai fini della decadenza della Concessione di cui all'art. 10 della Convenzione Unica, dell'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 26 della Convenzione Unica e dell'applicazione delle penali di cui all'articolo 27 della Convenzione Unica, salvo quanto previsto al seguente § 4.5.
- 3.3 Con riferimento all'art. 4 della Convenzione Unica, le Parti convengono che la scadenza della concessione rimane fissata al trentesimo anno successivo a quello di definitiva entrata in esercizio dell'intero Collegamento Autostradale.

4 PIANO ECONOMICO FINANZIARIO – MANCATA SOTTOSCRIZIONE DEI CONTRATTI DI FINANZIAMENTO

- 4.1 Il Piano Economico Finanziario e la Relazione Esplicativa di cui al § 2.1, n. (iv) (*sub* Allegato E), sostituiscono il P.E.F. e la relazione esplicativa del P.E.F. di cui agli allegati C) e D) all'Atto Aggiuntivo n. 1.
- 4.2 In attuazione di quanto disposto dal C.I.P.E., le Misure agevolative riconosciute con la Delibera C.I.P.E. n. 24/2014 (*sub* allegato B) nel corso della durata della Concessione potranno variare solo in riduzione, in caso di miglioramento dei parametri posti a base del Piano Economico-Finanziario, in sede di revisione e/o aggiornamento. Le suddette Misure per tutta la durata della concessione saranno rapportate alla realizzazione dei singoli lotti e dovranno essere coerenti con il principio che il rapporto tra la somma del valore attuale del contributo pubblico, dell'ammontare delle Misure e dei contributi pubblici pregressi comunque erogati e il valore attuale del costo complessivo del lotto/lotti realizzato/i dovrà essere inferiore o al massimo uguale al 50 per cento. Le Parti convengono che l'utilizzo delle Misure e l'erogazione del contributo pubblico a fondo perduto, attribuiti con Delibera n. 24/2014 (*sub* allegato B), sono subordinati al versamento del capitale sociale da parte del Concessionario nei tempi e con le modalità previste nel P.E.F. approvato con il presente Atto.
- 4.3 In attuazione di quanto disposto dal C.I.P.E. con Delibera n. 24/2014 (*sub* allegato B), il Concessionario decadrà dalle Misure assegnate e/o riconosciute con la medesima Delibera qualora il Senior n.1 non venga sottoscritto entro la data di cui al precedente § 3.1.
- 4.4 Qualora il Senior n.2 non venga sottoscritto entro la data di cui al precedente 3.1, il Concessionario decadrà dalle Misure rapportate alla realizzazione del solo Lotto D, ferme restando le Misure rapportate alla realizzazione dei restanti Lotti e il contributo pubblico erogato.
- 4.5 Le Parti concordano che, nei casi di cui ai § 4.3 o 4.4, il Concessionario presenterà, ai sensi dell'art. 12.6 della Convenzione Unica, entro 6 (sei) mesi successivi dalla scadenza del termine di cui al § 3.1, proposta di revisione del Piano Economico Finanziario, nell'ambito della quale verrà condiviso un nuovo cronoprogramma dell'Opera.
- 4.6 Nel caso in cui l'accordo sul riequilibrio del Piano Economico Finanziario di cui al § 4.5, a seguito della mancata sottoscrizione del Senior n.1, non sia raggiunto tra le Parti entro 6 (sei) mesi dalla presentazione della proposta di revisione da parte del Concessionario o, in caso di accordo, non sia approvato dal C.I.P.E., entrambe le Parti avranno la facoltà di estinguere il rapporto concessorio. In tal caso, spetta al Concessionario esclusivamente e limitatamente ai Lotti A, B1, CO1 e VA1 il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti e dei contributi pubblici erogati, ovvero, nel caso in cui l'Opera

non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario.

4.7 Nel caso in cui l'accordo sul riequilibrio del Piano Economico Finanziario di cui al § 4.5, a seguito della mancata sottoscrizione del Senior n.2, non sia raggiunto tra le Parti entro 6 (sei) mesi dalla presentazione della proposta di revisione da parte del Concessionario o, in caso di accordo, non sia approvato dal C.I.P.E., entrambe le Parti avranno la facoltà di recedere dalla Convenzione Unica. In tal caso spettano al Concessionario esclusivamente e limitatamente ai Lotti A, B1, B2, C, CO1 e VA1:

a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti e dei contributi pubblici erogati, ovvero, nel caso in cui l'Opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario;

b) gli importi da corrispondere agli istituti finanziatori in conseguenza della risoluzione del rapporto concessorio, connessi all'estinzione anticipata del contratto di finanziamento dei Lotti A, B1, B2, C, CO1 e VA1.

4.BIS UTILIZZO DELLE MISURE EX ART. 18 LEGGE 183/2011

4.bis.1 Le Parti si danno atto che il Piano Economico Finanziario allegato al presente Atto Aggiuntivo (*sub* allegato E) include tra le fonti di finanziamento, ai sensi dell'art. 18 della Legge 12 novembre 2011 n. 183, le seguenti Misure per la realizzazione dell'intero Collegamento Autostradale:

- per il periodo dal 2016 al 2027, l'esenzione fiscale ai fini IRAP ed IRES;
- per il periodo dal 2019 al 2027, la compensazione del debito I.V.A. dovuto ai sensi dell'art. 27 del D.P.R. 633/1972 e s.m.i.

4.bis.2 L'ammontare di tali misure, che saranno utilizzate come da Piano Economico Finanziario defiscalizzato, rimarrà fisso per l'intera durata della concessione, fermo quanto previsto ai § 4.2, 4.3 e 4.4.

4.bis.3 In sede di aggiornamento quinquennale o revisione del P.E.F. e del P.F.R. la revisione del valore delle Misure di cui al comma precedente e della loro articolazione temporale deve assicurare il rispetto delle seguenti condizioni:

- **Costo medio ponderato del capitale (Wacc)**

Il Wacc previsto nel P.F.R. base può variare solo con le seguenti modalità:

- il ke e l'extra Wacc non sono soggetti ad aggiornamenti in aumento;
- il kd può essere aggiornato solo al momento della sottoscrizione del contratto di finanziamento, coerentemente alle clausole di variazione contenute nell'Allegato n. 1 della Delibera C.I.P.E. 18 febbraio 2013 n.1.

- **Rischio costruzione**

Non possono essere riequilibrati attraverso variazioni dell'importo delle Misure gli eventuali incrementi del costo dell'investimento rispetto all'ammontare del costo dell'investimento previsto in sede di assegnazione del contributo a fondo perduto e/o delle Misure.

4.bis.4 In ogni caso, in sede di aggiornamento quinquennale o di revisione del P.E.F. o del P.F.R., si terrà altresì conto nella definizione dei parametri e del valore dei costi ammessi per i successivi periodo regolatori, fermo restando il mantenimento dei livelli di redditività di cui al successivo punto:

- a) dell'eventuale riduzione dei costi di investimento a consuntivo rispetto alle previsioni contenute nel P.E.F. allegato al presente Atto Aggiuntivo;
- b) dell'eventuale efficientamento dei costi operativi gestionali rispetto alle previsioni contenute nel P.E.F. allegato al presente Atto Aggiuntivo;
- c) dei maggiori livelli di traffico rispetto alle previsioni contenute nel P.E.F. allegato al presente Atto Aggiuntivo.

4.bis.5 Il Concessionario prende atto che il rendimento effettivo ad esso riconosciuto per l'intera durata del concessione non potrà essere superiore al TIR dell'equity risultante dal Piano Economico Finanziario allegato al presente Atto Aggiuntivo.

4.bis.6 Ogni anno, entro i termini di adempimento della liquidazione delle imposte di esercizio, il Concessionario trasmette al Concedente il prospetto relativo all'equivalenza finanziaria, di cui al punto 3.4 della delibera C.I.P.E. 18 febbraio 2013 n. 1, integrato con i seguenti dati aggiornati con riferimento all'anno precedente e a tutti gli anni di utilizzo delle Misure:

- le imposte sui redditi e l'IRAP effettivamente compensate con il predetto contributo a fondo perduto non disponibile;
- il versamento dell'I.V.A. dovuta ai sensi dell'art. 27 del D.P.R. 633/1972 e s.m.i., compensato con il contributo pubblico a fondo perduto non disponibile.

4.bis.7 Ai fini dell'aggiornamento quinquennale o revisione del P.E.F. / P.F.R., di cui al precedente comma 1, in occasione dell'approvazione dell'ultimo bilancio di esercizio del periodo regolatorio, il Concessionario comunica al Concedente:

- a) gli scostamenti dei valori consuntivati rispetto a quelli previsti relativi, in particolare al volume di traffico, all'entrata in funzione degli effettivi investimenti da remunerare, all'ammontare dell'ammortamento finanziario e alla struttura patrimoniale effettivamente adottata dal Concessionario;
- b) le ipotesi per il nuovo quinquennio e l'eventuale proposta migliorativa di rimodulazione delle Misure nel caso di variazione delle condizioni di equilibrio originariamente previste.

4.bis.8 Il Concedente, previa valutazione della proposta del Concessionario, sottoscrive con il medesimo apposito atto aggiuntivo, la cui efficacia è subordinata all'approvazione da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

5 MODIFICHE ALLA CONVENZIONE UNICA

5.1 Con il presente Atto Aggiuntivo n. 2 le Parti convengono di modificare la Convenzione Unica come segue:

- (i) all'art. 10 ("Decadenza") della Convenzione Unica il comma 10.4 è così sostituito:

"10.4 In caso di inottemperanza o di rigetto delle controdeduzioni, fatto salvo quanto previsto all'art. 10.7 della Convenzione Unica, decorso infruttuosamente il termine di cui al precedente comma 3, la decadenza della concessione viene dichiarata, su proposta del Concedente, con decreto del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Il Concessionario, nei suddetti casi, resta obbligato:

a. a proseguire nei lavori in corso di costruzione, su richiesta del Concedente;

b. a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'Autostrada, con il diritto di percepire i pedaggi ed i ricavi da sub-concessione, fino all'effettivo pagamento al Concessionario uscente da parte del Concessionario subentrante dell'indennizzo di cui al successivo comma 10.6 ed al trasferimento della gestione stessa ad altro concessionario, che s'impegna a favorire. Le Parti convengono che potrà essere concordato tra Concedente, Concessionario e gli Enti Finanziatori del Concessionario, che il Concedente assuma direttamente la gestione del Collegamento Autostradale anche prima dell'integrale pagamento dell'indennizzo di cui al successivo comma 10.6.

Resta in ogni caso fermo quanto disposto dall'articolo 5.4 dell'Atto Aggiuntivo n. 2 nelle circostanze e nei termini ivi previsti";

- (ii) all'art. 10 ("Decadenza") della Convenzione Unica il comma 10.6 è così sostituito:

"10.6 In caso di decadenza della Concessione per inadempimento del Concessionario ai sensi del presente articolo, al Concessionario sarà riconosciuto l'importo di cui alla lettera (A) dell'art. 28.1 della presente Convenzione, che risulterà al netto sia del contributo pubblico erogato dal Concedente sia dell'applicazione delle sanzioni e delle penali di cui, rispettivamente, agli artt. 26 e 27 della presente Convenzione sia degli

importi dovuti dal Concessionario al Concedente a titolo di risarcimento dei danni, ai sensi del precedente comma 10.5”;

- (iii) all’art. 10 (“Decadenza”) della Convenzione Unica dopo il comma 10.6, sostituito come indicato al precedente punto (ii), è aggiunto il comma 10.7 del seguente tenore:

10.7 Ai sensi e nel rispetto dell’art. 159 del D.Lgs. 163/2006, gli Enti Finanziatori del Concessionario potranno impedire la decadenza di cui al presente articolo designando, entro 180 (centoottanta) giorni dal ricevimento della comunicazione scritta da parte del Concedente dell’intenzione di risolvere il rapporto, una società che subentri nella concessione al posto del Concessionario e che verrà accettata dal Concedente in presenza dei seguenti requisiti:

- a. la società designata dagli Enti Finanziatori abbia caratteristiche tecniche e finanziarie sostanzialmente corrispondenti a quelle previste negli atti in forza dei quali la concessione è stata sottoscritta, avendo comunque riguardo alla situazione concreta del progetto ed allo stato di avanzamento dello stesso alla data del subentro;*
- b. l’inadempimento del Concessionario che avrebbe causato la risoluzione cessi entro i 90 (novanta) giorni successivi alla scadenza del termine di cui all’alinea del presente comma 10.7. Il Concedente potrà a sua discrezione concedere agli Enti Finanziatori, su richiesta degli stessi, un termine più lungo, ove necessario, in relazione alla situazione concreta del progetto ed allo stato di avanzamento dell’opera”;*

- (iv) all’art. 12 (“Piano Economico Finanziario”) della Convenzione Unica, al comma 12.7, dopo la parola “concessorio” viene aggiunto l’inciso “fatto salvo quanto previsto dagli articoli 4.6 e 4.7 dell’Atto Aggiuntivo n. 2” e dopo il comma 12.7 sono inseriti i commi 12.8, 12.9, 12.10, 12.11 e 12.12 del seguente tenore:

“12.8 In caso di mancato accordo di cui al precedente art. 12.7 e di cui agli artt. 4.6 e 4.7 dell’Atto Aggiuntivo n. 2, le somme da rimborsare al Concessionario sono prioritariamente destinate al soddisfacimento dei crediti degli Enti Finanziatori del Concessionario e sono indisponibili da parte di quest’ultimo fino al completo soddisfacimento di detti crediti.”

“12.9 L’efficacia dell’estinzione del rapporto concessorio è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente delle somme previste al precedente comma 12.8. Fino all’integrale pagamento di dette somme il Concessionario avrà il diritto di gestire il Collegamento Autostradale secondo i termini e le condizioni di cui alla presente Convenzione. Resta fermo quanto previsto dall’art. 5.4 dell’Atto Aggiuntivo n. 2.”

"12.10 Qualora in sede di sottoscrizione del contratto di finanziamento, dovesse verificarsi uno scostamento del costo del debito offerto nel Piano Economico Finanziario allegato all'Atto Aggiuntivo n. 2, si procederà all'aggiornamento del relativo Piano Economico Finanziario al fine di rideterminare l'equilibrio economico-finanziario con conseguente riallineamento del costo del debito (K_d) utilizzato nella determinazione del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento ($Wacc$).

Il riallineamento del costo del debito (K_d):

(i) qualora determinato da un incremento del K_d rispetto al valore indicato nel PEF allegato all'Atto Aggiuntivo n. 2, sarà definito in ragione del minore tra i seguenti valori:

a) differenza tra il Tasso Finanziariamente Equivalente (TFE) del finanziamento, indicato nel PEF allegato all'Atto Aggiuntivo n. 2, calcolato alla data di sottoscrizione del relativo contratto di finanziamento, e il TFE del finanziamento indicato nel PEF allegato all'Atto Aggiuntivo n. 2, calcolato alla data di sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo n. 2. Nel caso in cui tale differenza risulti negativa, il valore considerato è pari a zero;

b) la differenza del costo del debito contenuto nel PEF allegato all'Atto Aggiuntivo n. 2 e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto;

(ii) qualora determinato da una riduzione del K_d rispetto al valore contenuto nel PEF allegato all'Atto Aggiuntivo n. 2, sarà definito dalla differenza tra il costo del finanziamento indicato nel PEF allegato all'Atto Aggiuntivo n. 2 e il costo del debito relativo al contratto di finanziamento sottoscritto.

Il TFE è calcolato sulla base della curva dei tassi BTP Benchmark rilevati alla pagina "0#ITBMK=FIX" del circuito Reuters, secondo la metodologia di cui all'allegato B) della Convenzione Unica così come sostituito dall'Atto Aggiuntivo n. 2.

Nel caso in cui, successivamente, il Concessionario proceda al rifinanziamento del debito previsto nel PEF vigente, il riallineamento del costo del debito sarà determinato in ragione di un valore pari alla differenza, solo se positiva, tra il costo del debito indicato nel PEF medesimo e il costo del debito rifinanziato."

"12.11 Il rendimento dei mezzi propri (K_e), utilizzato nel calcolo del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento ($Wacc$), nonché l'extra $Wacc$, riportati nell'Allegato B) della Convenzione Unica, così come sostituito dall'Atto Aggiuntivo n. 2, saranno vincolanti per il Concessionario e rimarranno fissi ed invariabili per tutta la durata della

concessione, anche in occasione degli aggiornamenti del Piano Economico Finanziario previsti dal presente articolo. Il beneficio dell'extra Wacc contenuto nel PEF allegato all'Atto Aggiuntivo n. 2 decade nel caso si verificano ritardi, riconducibili alla responsabilità del Concessionario, superiori a 18 mesi nei tempi di realizzazione delle opere previsti nel cronoprogramma approvato."

"12.12 In caso di miglioramento dei parametri posti a base del PEF le Misure andranno rideterminate secondo i criteri e le modalità specificate al punto 1.3 della Delibera CIPE n. 24/2014. Con riferimento all'assunzione di una "perdita" sui ricavi pari al 3 per cento annuo presente nel PEF/PFR ed in linea con quanto previsto dal punto 2.6 delle Linee guida approvate dal CIPE con Delibera n. 1/2013, in fase di aggiornamento tariffario quinquennale dovrà essere effettuata anche la verifica a consuntivo dell'effettiva elusione derivante dall'applicazione del sistema "free flow" e l'eventuale differenza, rispetto al dato così assunto, concorrerà alla rideterminazione delle Misure esclusivamente in riduzione, attraverso la riduzione della durata delle stesse, in modo da non superare il TIR dell'equity individuato nel medesimo PEF/PFR."

- (v) all'art. 28 (*"Risoluzione del rapporto per inadempimento del Concedente e revoca della Concessione per motivi di pubblico interesse"*) della Convenzione Unica, alla fine dell'art. 28.3 viene introdotto il seguente inciso: *"Resta fermo quanto previsto dall'art. 5.4 dell'Atto Aggiuntivo n. 2"*;
- (vi) completare l'art. 3.2 lett. c) della Convenzione Unica con la dizione *"o da altri organismi di regolazione competenti in materia"*;
- (vii) all'art. 12 (*"Piano Economico Finanziario"*) della Convenzione Unica il comma 12.3 è così sostituito:

"12.3 In sede di aggiornamento del Piano Economico Finanziario, qualora in sede di aggiudicazione degli appalti si verificassero ribassi superiori ai valori assunti nel PEF, tali maggiori ribassi dovranno essere accantonati nelle Somme a disposizione del Quadro Economico di progetto nella voce "imprevisti" e potranno essere utilizzati esclusivamente per i lavori. Eventuali ribassi inferiori ai valori assunti nel PEF, invece, non saranno oggetto di valutazione in sede di aggiornamento del PEF medesimo, nè saranno condizione per l'attivazione delle procedure per il riequilibrio del Piano stesso";

- (viii) sostituire l'art. 32 (*"Carta dei servizi"*) della Convenzione Unica come segue:

"32.1 Il Concessionario è tenuto, nei termini di Legge, alla redazione della Carta dei Servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del D.Lgs. 12 maggio 1995 e della Legge 14 novembre 1995, n. 481, e delle istruzioni operative per

l'adozione della Carta dei servizi nel sistema autostradale in concessione e successive modifiche e integrazioni emanate da A.N.A.S. S.p.A ai sensi della Direttiva ministeriale in materia del 19 febbraio 2009, n. 102”;

“32.2 Il Concessionario è tenuto al rispetto dei provvedimenti che vengano adottati in attuazione dell’art. 8 (Contenuto delle carte di servizio) del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla Legge 24 marzo 2012, n. 27, in merito alle indicazioni in modo specifico dei diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possano esigere nei confronti delle imprese che gestiscono il servizio o l’infrastruttura”;

(ix) all’art. 3 della Convenzione Unica aggiungere il comma 3.13: *“Il Concessionario si obbliga ad assicurare flussi costanti di informazioni al CIPE con modalità coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) di cui all’art. 1 della Legge 17 maggio 1999, n. 144”.*

- 5.2 Fatte salve diverse indicazioni del M.I.T., nei casi di risoluzione del rapporto ai sensi dell’art. 28 della Convenzione Unica, di decadenza della Concessione ai sensi dell’art. 10 della Convenzione Unica e di estinzione del rapporto concessorio per mancato accordo in merito all’aggiornamento e/o revisione del Piano Economico Finanziario ai sensi dell’art. 12.7 della Convenzione Unica e degli artt. 4.6 e 4.7 del presente Atto Aggiuntivo n. 2, ferme restando le previsioni della Convenzione Unica, il Concedente procederà all’indizione della gara per la selezione del concessionario subentrante. In particolare, si adopererà affinché la gara sia indetta entro 6 (sei) mesi dalla data di perfezionamento della cessazione anticipata della Convenzione per decadenza, risoluzione o estinzione del rapporto concessorio. Il Concessionario si impegna a fornire tutta la documentazione in suo possesso funzionale all’avvio della procedura.
- 5.3 In caso di indizione della gara per la selezione del Concessionario subentrante, il Concedente prevederà, nella documentazione di gara, l’obbligo del pagamento da parte del Concessionario subentrante dell’indennizzo, nell’importo accertato ai sensi della Convenzione Unica e di Legge, direttamente a favore del Concessionario.
- 5.4 Nei casi di risoluzione del rapporto ai sensi dell’art. 28 della Convenzione Unica, di decadenza della Concessione ai sensi dell’art. 10 della Convenzione Unica o di estinzione del rapporto concessorio per mancato accordo in merito all’aggiornamento e/o revisione del Piano Economico Finanziario ai sensi dell’art. 12.7 della Convenzione Unica e degli artt. 4.6 e 4.7 del presente Atto Aggiuntivo n. 2, il Concessionario potrà proseguire nella gestione fino al momento del pagamento di quanto spettante e, in ogni caso, non oltre il periodo strettamente necessario al completo azzeramento del valore medesimo (o del residuo ancora dovuto).

5.5 Per effetto dei contenuti di cui al Piano Economico Finanziario e alla Relazione Esplicativa (sub Allegato E):

- (a) è soppressa la seguente previsione di cui al comma 3.7. della Convenzione Unica: “[...] *previa corresponsione da parte del subentrante del valore di indennizzo di cui all’articolo 5 comma 2 [...]*”;
- (b) è soppressa la seguente previsione di cui al comma 5.1. della Convenzione Unica: “[...] *previo pagamento da parte del subentrante dell’indennizzo di cui al successivo comma 2 [...]*”;
- (c) è soppressa la previsione di cui al comma 5.2. della Convenzione Unica;
- (d) è soppressa la seguente previsione di cui al comma 5.4. della Convenzione Unica: “[...] *previa corresponsione a favore del Concessionario dell’indennizzo di cui al precedente comma 2 [...]*”;
- (e) è soppressa la previsione di cui all’art. 1.1, lett. a) dell’Atto Integrativo.

5.6 Gli artt. 6.2 e 6.3 della Convenzione Unica sono sostituiti dai seguenti:

“6.2 A garanzia della buona esecuzione della costruzione, il Concessionario si impegna a costituire a favore del Concedente, in relazione a ciascun Lotto Funzionale e intervento/parte del Collegamento Autostradale, entro e non oltre 30 (trenta) giorni prima della data di inizio dei relativi lavori, garanzia fidejussoria in misura pari al 10% (dieci per cento), riducibile ai sensi dell’art. 75, comma 7 del D.Lgs. 163/2006, dell’importo complessivo di costruzione, di cui al Quadro Economico Aggiornato, delle opere inerenti a ciascun Lotto Funzionale e intervento/parte del Collegamento Autostradale, nel rispetto dei contenuti e delle modalità di cui all’art. 113 del D.Lgs. 163/2006 e 123 del d.P.R. 207/2010”;

“6.3 A garanzia della buona esecuzione della gestione operativa della concessione, il Concessionario si impegna a prestare a favore del Concedente, almeno 60 (sessanta) giorni antecedenti la data di inizio della gestione di ciascun Lotto Funzionale e intervento/parte del Collegamento Autostradale, una garanzia fideiussoria, bancaria o assicurativa, in misura pari al 10% (dieci per cento) dei costi annui operativi di esercizio relativi di volta in volta all’anno di riferimento in relazione al Lotto Funzionale e intervento/parte del Collegamento Autostradale interessato, come risultanti dal Piano Economico Finanziario allegato all’Atto Aggiuntivo n. 2, nel rispetto delle norme legislative e regolamentari disciplinanti la materia. Tale garanzia dovrà avere validità minima quinquennale e deve prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all’eccezione di cui all’art. 1957, comma 2, del Codice Civile, nonché l’operatività della garanzia medesima entro 15 (quindici) giorni, a semplice richiesta scritta del Concedente. Il Concessionario si impegna a prestare a favore del Concedente, entro e non oltre 60 (sessanta) giorni antecedenti la data di scadenza della garanzia fideiussoria in essere, una nuova garanzia di analoghi termini e contenuti stipulata con primario istituto bancario o

assicurativo, pena l'applicazione di una penale compresa tra Euro 20.000,00 (ventimila/00) ed Euro 2.000.000,00 (duemilioni/00), previo esperimento della procedura prevista all'art. 27.8 della Convenzione Unica";

- 5.7 Le Parti convengono e accettano che la frase incidentale "*previa autorizzazione del Concedente*" nel comma 29.1, lett. (C) della Convenzione Unica è sostituita con "*subordinatamente alla autorizzazione del Concedente*".
- 5.8 Le Parti convengono e accettano che tra le garanzie di cui all'art. 29.1, lett. (C) della Convenzione Unica debbano ritenersi rientrare anche le polizze fideiussorie.

6 PATTUZIONI CONCLUSIVE

- 6.1 Per quanto non diversamente disposto nel presente Atto Aggiuntivo n. 2 restano fermi ed invariati i contenuti della Convenzione Unica e dell'Atto Aggiuntivo n. 1 (come integrato con l'Atto Integrativo).
- 6.2 La Convenzione Unica, l'Atto Aggiuntivo n. 1 (come integrato con l'Atto Integrativo) ed il presente Atto Aggiuntivo n. 2 costituiscono congiuntamente la regolamentazione contrattuale del rapporto concessorio.
- 6.3 Il presente Atto Aggiuntivo n. 2, ai sensi dell'art. 43 del D.L. 201/2011 come convertito in Legge 214/2011, è stato sottoposto al parere del C.I.P.E. che, sentito il N.A.R.S., si è pronunciato con la Delibera n. 24/2014 (*sub* Allegato B) ed è soggetto all'approvazione con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze da emanarsi entro 30 (trenta) giorni dall'avvenuta trasmissione dell'Atto medesimo ad opera del Concedente.
- 6.4 Il presente Atto Aggiuntivo n. 2 è soggetto a registrazione. Tutte le spese dipendenti dalla stipulazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2, nessuna esclusa né eccettuata, sono a carico del Concessionario.

Letto, confermato e sottoscritto dalle Parti.

Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.

L'Amministratore Delegato

(Gianantonio Arnoldi)

*Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82*

Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.

Il Presidente

(Andrea Mentasti)

*Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82*